

di Marco Tausel, Paola Villani • A distanza di pochi giorni due eventi nazionali hanno esplorato il mercato *automotive* elettrico: «Ecomobility 2012» ed «E-car 2012». Tracciamo in rapida sintesi il quadro che ne deriva



Tutte le società che si occupano di sostenibilità sono in attivo: sono note come *aziende green economy* e sono diffuse in tutta Italia. Non beneficiano del sostegno del Governo ma il fatturato è in costante crescita. Per quanto riguarda il settore *automotive* i dati evidenziano una minima percentuale di veicoli elettrici immatricolati in Italia (0,02%) ma da un raffronto con la vicina Svizzera emerge come in realtà gli italiani propendano per l'acquisto di veicoli a basso impatto (siano essi ibridi, a metano o GPL), veicoli che rappresentano in Italia il 4% annuo del parco immatricolato ed in Svizzera il 2,2%.

Il lento ma costante aumento è dovuto molto probabilmente alle politiche locali attuate da quei Comuni che consentono l'accesso (gratuito) alle aree centrali solo ad alcune tipologie di automezzi a ridotte emissioni. Politiche locali contro politiche nazionali si potrebbe asserire poiché è evidente come lo Stato non possa in modo deciso sostenere trazioni diverse da benzina e gasolio quando le accise (entrate da oli minerali) rappresentano per la Pubblica Amministrazione il 60% del Bilancio (in termini di spesa corrente). E quindi non deve stupire se qualche azienda italiana che nei decenni passati ha sempre beneficiato di incentivi governativi non partecipa direttamente alla produzione di veicoli elettrici e non sottoscrive adesso accordi internazionali in questo senso (oppure propone sconti rilevanti triennali sui carburanti tradizionali).



Ma lo scenario istituzionale statale pare ben diverso dal quadro di riferimento a livello locale. Le Regioni osservano i *trend* in atto (rispetto dell'ambiente, sostenibilità) ma considerano anche i numeri assoluti e sulla base di questi ritengono più prudente non investire, memori dell'esito delle ingenti risorse erogate per la ricerca sui veicoli a idrogeno. Senza considerare che all'epoca il Governo incentivava questo tipo di studi che quindi si potevano ben proporre nella quasi assoluta certezza di finanziamento.

Ed oggi che il Governo non pare incentivare alcunché il mondo industriale si interroga su quale sia la strada migliore da intraprendere. La richiesta di veicoli elettrici ed infrastrutture di ricarica adesso è diversa, *bottom up* si potrebbe dire, e se le amministrazioni regionali paiono attendere lo sviluppo di tecnologie valide sulle quali investire, i cittadini e molti Comuni sono assai sensibili a questa tematica.



Vi sono molteplici fattori da considerare nella scelta di un parco veicoli e molto dipende dal contesto e dall'impiego: un conto è infatti optare all'elettrico per la propria flotta di vetture aziendali e un altro conto è decidere di collocare sul territorio punti di ricarica a servizio di chi ha potuto scegliere un veicolo ZEV. Chi gestisce flotte considera l'acquisto e i costi di gestione e manutenzione: ed è qui che l'elettrico conviene. Zero manutenzione (o quasi) e bassissimi costi per la gestione quotidiana. Una scelta perfetta per ogni azienda.

Diverso il caso delle Amministrazioni Comunali che dovrebbero investire su colonnine di ricarica per garantire il rifornimento di energia a pochi e presumibilmente benestanti conducenti. I prezzi di acquisto dei veicoli elettrici infatti, sia per le vetture di piccola dimensione e ridotta autonomia, sia per quelle di alta gamma, sono ancora piuttosto elevati e per ogni posto parcheggio sottratto alla sosta i Comuni devono valutare la redditività (che non è data soltanto dalla vendita di energia ma dal mancato introito per una sosta tradizionale). E la cittadinanza tutta è conseguentemente impegnata a sostenerne i costi. Fatti due conti le Amministrazioni optano per lo *status quo* (un normale stallo per la sosta in un centro storico garantisce un introito che oscilla tra gli 80 e i 150 Euro/giorno). Chiunque di noi nel ruolo di decisore farebbe lo stesso. Nel passato - parliamo soltanto dei primi anni 2000 - altri decisori non hanno creduto ai veicoli elettrici e non hanno imposto la realizzazione di punti di ricarica all'interno dei parcheggi in struttura. E così può apparire quantomeno singolare ora, a dodici anni di distanza, una scelta che di fatto sottrae spazio (sui marciapiedi per le colonnine di ricarica e in carreggiata per la sosta appositamente dedicata a questi veicoli) quando con semplici provvedimenti (Ordinanza del Sindaco) si potrebbero imporre punti di ricarica in tutti i parcheggi convenzionati esistenti in ogni città d'Italia. Ma taluni amministratori asseriscono che si potrebbero ricaricare i veicoli negli spazi dei distributori di carburanti

dimenticando che il problema della ricarica di un veicolo elettrico - parafrasando il noto detto su chi si concentra sul dito e non osserva la luna - non è certo il cavo ma la sosta. E quindi tutti si ostinano a pensare alla colonnina e al *design* della stessa mentre sarebbe sufficiente predisporre i cavi di ricarica da prese collocate a muro nei parcheggi in struttura, parcheggi solitamente presidiati.

Nessuno a E-car 2012 ne ha parlato ma era doveroso sottolinearlo: convegni ove si discute di tutto senza scendere mai nel dettaglio.



Certo sarebbe assai meglio optare per quelle tipologie di veicoli elettrici che non abbisognano di cavi poiché si ricaricano sostituendo il pacco batterie ma nell'attesa si potrebbero trovare le soluzioni intermedie per sostenere la produzione e la vendita di questi veicoli elettrici. Il commercio da sempre nella storia si è sviluppato sulla base dei *desiderata* dei popoli e quindi la strategia, o meglio l'assenza di strategia in questo caso, non sarà una mossa vincente. Ogni ritardo decisionale potrà essere un fattore penalizzante.

Problema complesso questo dei veicoli elettrici quindi, problema che non porterà ad alcun

conflitto epocale in quanto ogni transizione nel settore automotive, e più in generale nel settore trasporti, si declina sempre in un arco temporale vicino al trentennio. Ma sarebbe fuorviante se il decisore pubblico non volesse cogliere le tendenze in atto.



Se taluni hanno optato per investimenti significativi e mirano a monopolizzare il mercato con specifiche infrastrutture, *in primis* per via del fatto che lo stoccaggio di energia dei veicoli è data da *supercapacitor* che necessitano di specifiche (e non poco impattanti) stazioni di ricarica, l'industria pare sostenere scelte più aperte con modalità di ricarica del tipo *plug-in*. Senza contare il fatto che non si punta alla realizzazione di un servizio *car sharing* come il parigino Autolib ma si tratta di garantire ad ogni conducente la possibilità di ricarica sull'intero territorio nazionale, come detto da Giovanni Gaviani di Magneti Marelli, "da Pechino al Tibet, dalla Lombardia alla Calabria".

In Cina il Governo ha mantenuto le sovvenzioni per la costruzione di veicoli elettrici, peccato che le batterie al litio della BYD sembra che abbiano la tendenza ad esplodere. Non sarebbe la prima volta che prodotti cinesi denotano bassi standard di sicurezza rispetto ad analoghi prodotti europei.

Marco Tausel
MultiPhysixLab - Politecnico di Milano

Paola Villani
DIAR - Politecnico di Milano